

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-02-01

SBN 2024-02-27

Diarienummer SBF-2023-01481

Handläggare

Jessica Andersson

Telefon: 031- 368 17 42

E-post: jessica.andersson@stadsbyggnad.goteborg.se

Inriktning för fortsatt planering i fördjupning av översiktsplanen för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Fortsatt planeringsarbete med ändringen genom fördjupning av översiktsplanen för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen, godkänns i enlighet med inriktningen i tjänsteutlåtandet.

Sammanfattning

Att studera Oscarsledens utveckling beskrivs i det igångsättningsbeslut för arbete med ändring av översiktsplanen genom fördjupning för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen, som godkändes i Kommunstyrelsen den 22 november 2023 (§ 838). Stadsbyggnadsförvaltningen har inom ramen för detta arbete haft fokus på arbete med planeringsförutsättningar och alternativ för Oscarsledens framtida utformning och funktion utifrån olika trafikala scenarion. De alternativ som studerats spänner från dagens läge som trafikled separerad i gatunätet med höga hastigheter och trafikflöden både under och över mark, till en stadsboulevard integrerad i gatunätet med låga hastigheter och minskade trafikflöden. Med utgångspunkt i höstens arbete föreslår förvaltningen att nämnden beslutar om inriktning för fortsatt planeringsarbete, för att avgränsa och fokusera arbetet givet uppdragets tidplan.

Förvaltningen gör bedömningen att en inriktning i planeringsarbetet är att fortsätta planera för Oscarsleden som en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar.

Inriktningen överensstämmer med uppdrag och översiktsplan och ger en flexibilitet för en stegvis utveckling över tid. Inriktningen innebär att fortsatt utredningsarbete kring knäckfrågor behöver göras samt att alternativ som tunnel inte studeras vidare i arbetet. Då Oscarsleden är en statlig väg med Trafikverket som väghållare saknar staden egen rådgivning över ledens funktion och utformning. Inriktningen utgör grund för förvaltningens fortsatta diskussion med Trafikverket i pågående projekt och avseende ledens utveckling.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningens bedömning är att föreslagen inriktning för fortsatt planering i närtid inte får någon större påverkan på den ekonomiska dimensionen. Främst påverkas förvaltningens resurser utifrån nedlagd tid. Vid en avgränsning av planeringsarbetet finns dels ekonomiska risker i att senare behöva komplettera befintlig kunskap och dels i att inte avgränsa genom att överarbeta frågor och dra ut på tiden i dessa i ett för tidigt skede.

På längre sikt bedöms Oscarsleden som en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar som positivt utifrån den ekonomiska dimensionen. Framtida stadsbebyggelse norr om Oscarsleden får goda kopplingar till den befintliga stadsstrukturen söder om leden och området får en större närhet till befintlig stadskärna, kollektivtrafikhållplatser och en mängd urbana verksamheter, vilket ökar markvärdet. Att då kunna skapa en sammanhängande struktur med starka kopplingar bedöms ekonomiskt gynnsamt för framtida genomförande. Vidare utgör även stadens rådighet över marken i anslutning till leden en ekonomisk aspekt som är viktig att beakta i fortsatta planerings- och genomförandefrågor. Så även frågan om väghållarskap och den ekonomiska påverkan på stadens budget utifrån drift och underhåll som skulle följa av ett eventuellt övertagande av leden.

Möjligheten för en etappvis omvandling av Oscarsleden bedöms som positiv utifrån den ekonomiska dimensionen. Etappvis omvandling minskar kommunens riskexponering när arbeten och kostnader kan hanteras stegvis och anpassas till rådande marknadslägen, samtidigt som en mer integrerad Oscarsled innebär lägre hastigheter på trafiken och därmed minskat buller, vilket i sin tur innebär att tillkommande bebyggelse i lägre grad behöver skyddas mot och anpassas till buller. Det ger en större flexibilitet avseende framtida bebyggelseutveckling inom planområdet, som därmed enklare kan svara mot framtida behov och önskemål från politik och marknad.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förvaltningens bedömning är att föreslagen inriktning för fortsatt planering i närtid inte får någon större påverkan på den ekologiska dimensionen.

På längre sikt bedöms Oscarsleden som en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar som positiv utifrån den ekologiska dimensionen. Inriktningen har även bäring på stadens budgetmål om att Göteborg ska byggas ihop till en grön och levande stad. En mer integrerad gata ger förbättrade förutsättningar för ökat hållbart resande inom och till planområdet, och en möjlighet att nå målpunkter till fots och med cykel på båda sidor leden. Att undvika att bygga fast den storskaliga och trafikintensiva strukturen som Oscarsleden utgör idag är även positivt sett till stadens mål om minskad klimatpåverkan från transporter, där Stadens bedömning är att elektrifiering inte kommer vara tillräckligt för att Göteborgs klimatavtryck ska vara nära noll år 2030, utan att trafiken på vägarna även måste minska.

En mer integrerad gata möjliggör för grönstruktur att löpa både längs och tvärs infrastrukturen. Strukturerande element såsom trädrader är positivt ur ekologisk synvinkel då träd ger många ekosystemtjänster och är viktiga för en robust grön infrastruktur i staden. De är väsentliga för den biologiska mångfalden eftersom de skapar livsförutsättningar för andra arter. För stadens förmåga att hantera effekterna av det förändrade klimatet är det viktigt att skapa förutsättningar för gröna lösningar och

ekosystemtjänster. Trädplanteringar i gaturummen är viktiga för klimatanpassningen, både vad gäller temperaturutjämning och dagvattenhantering.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningens bedömning är att föreslagen inriktning för fortsatt planering i närtid inte får någon större påverkan på den sociala dimensionen.

På längre sikt bedöms Oscarsleden som en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar som positiv utifrån den sociala dimensionen utifrån att Oscarsledens barriäreffekt kan minska och den framtida stadsutvecklingen norr om leden kan knyta samman älven med den befintliga stadsstrukturen söder om leden. En mer integrerad Oscarsled med korsningar i plan innebär en lägre hastighet på trafiken och därmed minskat buller, vilket är oerhört positivt för de som bor och vistas i området längs leden. Inriktningen har även bäring på stadens budgetmål om att Göteborg ska vara en jämlik och trygg stad utifrån att det kan tillskapas tryggare och bättre vistelsemiljöer invid leden.

Idag är leden helt trafikseparerad vilket innebär att gående och cyklister är helt separerade från fordonstrafiken genom planskilda passager. Att införa korsningar i plan mellan dessa trafikantgrupper måste ske med noggrannhet i utformningen så att riskerna för skador i trafiken hamnar på en acceptabel nivå.

Bilagor

1. Kunskapsunderlag Oscarsledens utveckling, januari 2024

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har inom ramen för arbetet med fördjupning av översiktsplanen för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen, arbetat med scenarier för att studera fem alternativ till Oscarsledens framtida utformning och funktion. Stadsbyggnadsnämnden föreslås att fatta beslut om inriktning för förvaltningens fortsatta planeringsarbete med fokus på Oscarsleden.

Beskrivning av ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2023-09-26 (§471) att hemställa till kommunstyrelsen om igångsättningsbeslut för arbetet med en ändring genom fördjupning av översiktsplanen, delen Järnvågen till Klippan. Kommunstyrelsen godkände stadsbyggnadsnämndens hemställan 2023-11-22 (§ 838). I tjänsteutlåtandet beskrevs behov om att omhänderta frågan om Oscarsledens utveckling och att förvaltningens arbete taktar med Trafikverkets utredning avseende Oscarsleden och framtida dragning för E45.

Under hösten 2023 har förvaltningen informerat nämnden i ärendet. Information har getts om fokus på Oscarsledens utveckling i scenarioarbete och att avgränsa arbetet genom planeringsinriktningar, dels om förutsättningar för omvandling av Oscarsleden och de alternativ som studerats för att få kunskap in i fortsatt arbete.

Inriktningen ska endast ses som en avgränsning av arbetet utifrån den tidplan som givits uppdraget. Ärendet avser inriktning för fortsatt planeringsarbete till samråd som ett led i att avgränsa och fokusera arbetet med struktur och innehåll inom planområdet för den fördjupade delen av översiktsplanen. Struktur och innehåll utgör en andra inriktning för planeringsarbetet under våren.

En bakgrund till fokus på Oscarsledens utveckling är att den utgör en del av en strukturerande helhet för området som bedömts i tidigare planeringsarbeten. har varit att den därför är viktig att arbeta vidare med för att få full utväxling av exploateringsekonomi och potential för området i sin helhet. Vidare är Oscarsleden en statlig väg med Trafikverket som väghållare och staden saknar egen rådighet över ledens funktion och utformning. Inriktningen avseende Oscarsleden kommer att utgöra utgångspunkt för förvaltningens fortsatta diskussion med Trafikverket, bland annat i pågående utredning avseende framtida dragning av E45.

Översiktsplan och uppdrag definierar syftet med en omvandling av Oscarsleden

Översiktsplanen beskriver att det finns ett tryck på centrala Göteborg att rymma fler bostäder och arbetsplatser i en expanderad stadskärna och innerstad. Eftersom det finns stora utvecklingsbara ytor i älvnära lägen, särskilt på norra sidan, är det lämpligt att låta stadskärnan och innerstaden växa över och mot älven i dessa områden. Leder på båda sidor älven, Lundbyleden och Oscarsleden, skiljer idag stadsomvandlingsområden från befintlig blandstad och utgör barriärer för att skapa en sammanhållen stad, men är samtidigt en förutsättning för att tillskapa kapacitetsstark kollektivtrafik med buss.

Planeringen av centrala Göteborg ska syfta till att stödja en utvidgning av stadskärnan och innerstaden utifrån inriktning om lägesbaserad planering och en bebyggelsestruktur i enlighet med den traditionella kvarterstaden.

Uppdraget om ändringen genom fördjupning av översiktsplanen redogör för vikten av att studera Oscarsledens utveckling med utgångspunkt i arbetet med *Göteborgs Utvidgade Innerstad* och att skapa förutsättningar för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad med gena och sammanhängande stråk.

Förvaltningen gör utifrån detta tolkningen att syftet med en omvandling av Oscarsleden är att möjliggöra för en utvidgning av stadskärnan och innerstaden, samt att Oscarsledens barriäreffekt minskar.

Förutsättningar för omvandling av Oscarsleden

Förutsättningar för Oscarsledens utveckling har studerats övergripande utifrån bland annat topografi och höjdsättning av väg, befintlig bebyggelse- och grönstruktur, sociala behov, buller, luft, klimat och vattenfrågor, trafik och mobilitet samt genomförande. Dessa utgör en grund för arbetet med alternativ och scenarion för trafik.

Sammantaget ger dessa att naturliga förutsättningar i form av berg, dalar och vatten ger tre delområden som kan uttryckas öst (Järnvågen till Stigberget), mitt (Stigberget till Kustmotet) och väst (Kustmotet till Älvsborgsgatan). Potential för att koppla samman den befintliga bebyggelsestrukturen med ny bebyggelse för en sammanhängande stad är störst i dalgångarna där gena stråk med kopplingar till omgivande stadsdelar finns, särskilt behöver detta värnas och utvecklas i öst och mitt. Behov av gröna och sociala kopplingar finns även inom dessa områden över leden. Samband finns i kulturmiljön som har delats.

Befintlig bebyggelsemiljö, markyta och topografi begränsar trafikledens utbredning till max två körfält i vardera riktningen, exklusive svängfält. Kollektivtrafik kan förutsättas hanteras inom befintlig infrastruktur men behov av koppling till hållplatslägen för kollektivtrafik såsom buss och spårväg uppstår för ny bebyggelse norr om leden. Utifrån topografiska förutsättningar och att en skärning i Gråberget gjorts för leden, ses Kustmotet även fortsättningsvis hanteras planskilt i alternativ för omvandling.



Illustration över förutsättningar och anspråk som särskilt kan kopplas till Oscarsleden.

Markförhållanden, ekonomi och genomförande ger grundläggande förutsättningar för all omvandling av och för utveckling intill leden. Ytor tillgängliga för stadsomvandling finns längs sträckan idag, främst invid Jaegerdorffsmotet och delvis i Fiskhamnen. Full tillgänglighet till hela området norr om leden kan först vara möjligt runt år 2040 givet

pågående planerings projekt såsom Lindholmsförbindelsen och detaljplan för nya färjeterminaler i Arendal samt givet markförvärv inom staden.

Väghållarskap

Väghållning handlar om byggande och drift av väg, där staten via Trafikverket är väghållare för Oscarsleden. För Trafikverket finns idag inga incitament att omforma leden eller lämna över rådighet för leden till staden. Om leden i framtiden inte utgör riksintresse för kommunikation/E45 så finns det en viss öppenhet för en diskussion om ledens funktion och utformning. Ökade omvandlingsanspråk ökar dock även incitament för diskussion om eventuellt överförande av väghållarskapet till staden.

Trafikverket önskar ha en rationell väghållning, vilket de definierar som bland annat ett funktionellt sammanhängande vägnät. Detta innebär att Trafikverket i ett initialt skede ser Götaleden/Götatunneln/Oscarsleden som en sammanhängande enhet. Utifrån detta är det inte en självklarhet för Trafikverket att Staden endast skulle ta över väghållarskapet för Oscarsleden om denna skulle till att omvandlas kraftigt, utan att Staden då även skulle få ta över ansvaret för drift och underhåll av Götatunneln och Götaleden. Då Götatunneln är en komplex anläggning att drifva och underhålla skulle ett övertagande av hela sträckan med Götaleden/Götatunneln/Oscarsleden troligen innebära en stor påverkan på stadens driftsbudget. Förvaltningen har inte kunnat få fatt på Trafikverkets kostnader för drift och underhåll i dagsläget, men som en jämförelse kan nämnas att Trafikverket räknar med att när den 21 km långa tunneln Förbifart Stockholm tas i bruk så kommer deras årliga driftskostnader öka med 337 miljoner kronor. Snittet blir då 16 mnkr/kilometer. Vid större underhåll är det troligt att den årliga kostnaden ökar kraftigt.

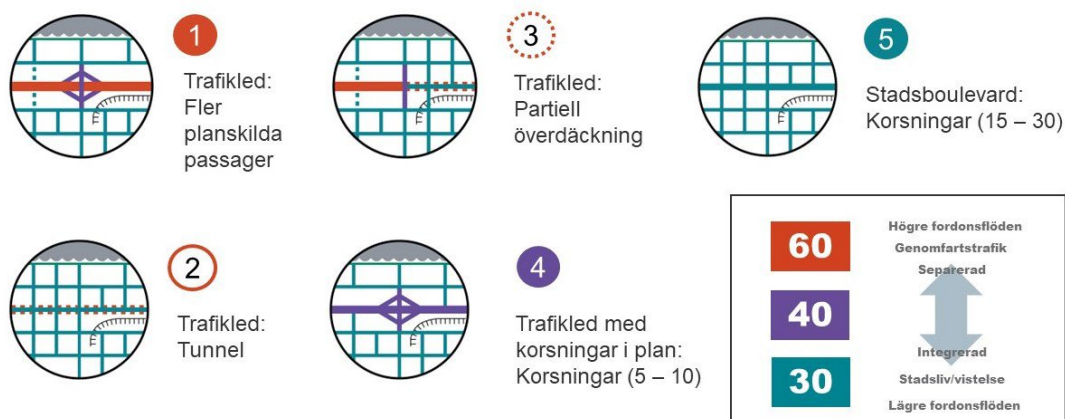
Alternativ för Oscarsledens utveckling avseende utformning och funktion

Hur Oscarsleden utvecklas sätter ramar för den bebyggelsestruktur som kan tillkomma invid leden, och hur den möjliggör för en utvidgning av stadskärnan och innerstaden, samt i vilken grad dess barriäreffekt minskar. Genom att övergripande studera olika alternativ för utveckling av Oscarsleden har förvaltningen under hösten 2023 arbetat med att tydliggöra utmaningar och möjligheter utifrån uppdraget och förutsättningarna på platsen.

Oscarsleden har studerats från Järntorgsmotet till Röda Stenmotet, med huvudfokus på en sträcka på cirka tre kilometer från Götatunnelns mynning i öst till underfarten vid Banehagsgatan i väst. Scenarier för olika trafikflöden (ökade till minskade) och hastigheters (60 till 30 km/h) påverkan på möjlig utformning av bebyggelsestruktur och vice versa har varit en viktig del i arbetet med alternativ. Alternativen har utformats olika och som ytterligheter, från ett nära dagens läge till en stadsboulevard och tunnel, för att synliggöra fördelar och nackdelar.

De fem alternativ på Oscarsledens framtida utformning och funktion som förvaltningen studerat (och som illustreras i bild nedan) är:

1. Trafikled med fler planskilda passager
2. Trafikled nedgrävd i tunnel
3. Trafikled överdäckad i vissa lägen
4. Trafikled med fler plankorsningar
5. Stadsboulevard utan planskildhet



Schematisk bild över de studerade alternativen. Alternativen presenteras mer i detalj i Bilaga 1. Kunskapsunderlag Oscarsledens utveckling, januari 2024

Genom alternativen har förvaltningen kunnat göra bedömningar utifrån syfte med omvandling av led, vilken utformning och funktion som bäst svarar mot önskad stadsutveckling och som ger en flexibilitet för utveckling över tid. Vidare påverkar hanteringen av Oscarsleden även andra leder i staden och därmed stadsomvandling som berör dessa. Förvaltningens avsikt är att arbeta vidare med struktur och innehåll inför beslut i nämnd om samrådsförslag utifrån den inriktning för Oscarsleden som presenteras under förvaltningens bedömning nedan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Genom att studera alternativ för olika utformningar av Oscarsleden har fördelar och nackdelar med respektive alternativ kunnat identifierats, vilket beskrivs och finns sammanställt i bilaga 1, *Kunskapsunderlag Oscarsledens utveckling, januari 2024*. Med utgångspunkt i detta underlag och stöd i stadens mål och styrande dokument har förvaltningen tagit fram ett förslag till inriktning för fortsatt arbete.

Inriktning i fortsatt planeringsarbete

Förvaltningen gör bedömningen att en inriktning i fortsatt planeringsarbete för ändring av översiktsplan genom fördjupning för Södra Älvstranden, delen Klippan till Järnvågen ska vara att;

- Fortsatt planera för Oscarsleden som en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar

Förvaltningen kan konstatera att Oscarsleden som en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar svarar bäst på hur uppdraget är formulerat och översiktsplanens mål och strategier. En mer integrerad gata har möjlighet att minska barriäreffekter av leden, främja ett hållbart resande och stödja en utvidgning av innerstaden genom ett sammanhängande gatunät.

Inriktningen innebär även att förvaltningen arbetar vidare med följande punkter (1-3):

- 1) Analys av gena stråk och plankorsningar med potential att koppla samman befintlig stadsstruktur över leden i främst dalgångarna
- 2) Konsekvensbeskriva för- och nackdelar med omvandling av planskilda trafikplatser (Jaegerdorffsmotet, Fiskhamnsmotet) till korsningar i markplan
- 3) Hur fler plankorsningar ger nya förutsättningar för resande och gatuutformning

1. Analys av gena stråk och plankorsningar med potential att koppla samman befintlig stadsstruktur över leden i främst dalgångarna

Landskapet utgör en förutsättning för på vilket sätt Oscarsleden kan möjliggöra för en utvidgning av innerstadens traditionella kvartersstad med gena och sammanhängande stråk. Vid analys av topografi, tillgänglig markyta intill leden och befintlig stadsstruktur, ses störst potential för en utvidgning av innerstaden i dalgångarna inom de tre delområdena öst, mitt och väst. Det är även här som Oscarsledens barriäreffekt är som störst och särskilt i området öst (Järnvågen) och mitt (Majorna), finns starka incitamentet för tvärgående kopplingar och förlängning av stråk. I väst (Klippan) finns idag flertalet tvärgående stråk som kopplar ihop, dock planskilt, befintlig stadsstruktur söder om leden med området norr om leden. Invid Stigberget och Majnabbe har potentialen som en omvandling av Oscarsleden kan bidra med svårt att frigöras. Ytorna mellan de utstickande bergen och älven är smala och begränsas ytterligare av höjdskillnaderna.

Ett antal gena stråk (5-7 stycken) med störst potential för stadsliv och som kan bidra till en sammanhängande stad har identifierats och återfinns jämnt fördelat i dalgångarna i områdena öst, mitt och väst. Det är plankorsningar i dessa lägen som är mest gynnsamma för att koppla samman befintlig stadsstruktur över leden. Det är inte nödvändigtvis mängden stråk eller kopplingar tvärs Oscarsleden som möjliggör en sammankoppling, utan att de är placerade i rätt läge i stadsstrukturen. En mer finmaskig struktur, med flera korsningar i plan, ses främst ha en positiv lokal sammankopplande effekt. I fortsatt

planeringsarbete kommer förvaltningen fortsatt väga antalet plankorsningar tvärs leden utifrån nytta, genomförbarhet och påverkan på trafiken längs leden, där framför allt påverkan på kollektivtrafiken behöver avvägas. Vidare behöver dessa stråk studeras tillsammans med framtida läge för gång- och cykelbro som ingår i uppdraget.

2. Konsekvensbeskriva för- och nackdelar med omvandling av planskilda trafikplatser (Jaegerdorffsmotet, Fiskhamnsmotet) till korsningar i markplan

En inriktning mot en mer integrerad gata med fler korsningar i markplan ger behov av att särskilt i fortsatt arbete fokusera på områdena runt de planskilda trafikplatser som finns längs Oscarsleden. Utifrån landskapets förutsättningar och befintlig stadsstruktur har Kustmotet konstaterats fortsatt hanteras planskilt vilket utgjort en förutsättning i alla de alternativ som studerats. Däremot har olika alternativ inneburit olika hantering av Fiskhamnsmotet och Jaegerdorffsmotet. Vid alternativ med fler plankorsningar går det att ta bort ramper till moten men fortsatt behålla planskildhet mellan Oscarsleden och det lokala gatunätet. Vid alternativ där planskildhet byggs bort helt syns höjdsättning av trafikled och mark vara viktigt för att Oscarsleden och det lokala gatunätet ska kopplas ihop.

För att möjliggöra en korsning i plan mellan nuvarande Oscarsleden och Djurgårdsgatan så måste Oscarsleden förskjutas norrut för att hantera höjder och lutningar i området. Detta får en stor påverkan på vad som kan byggas längs leden och när, så att framtida önskvärda möjligheter inte byggs bort eller omöjliggörs på andra sätt. För Jaegerdorffsmotet syns kopplingar mellan att ta bort ramper vid Kustmotet och delvis ramperna vid Jaegerdorffsmotet med att tillföra fler korsningar i plan. Trafikmotet möjliggör att ta sig tvärs Oscarsleden i markplan för alla trafikanter idag även om trafiksituationen har mycket utvecklingspotential i disponering av trafikyta till annat. Ett trafikmot i plan är utifrån höjder möjligt med lutningar motsvarande dagens av- och påfartsramper. Vid Jaegerdorffsmotet pågår stadsplanering i nära anslutning till leden som behöver stöd och styrning kring hur staden ser på motet på kort och lång sikt.

Det går inte att dra entydiga slutsatser i detta skede vilken utformning, planskilt eller inte, som bäst stödjer att minska barriäreffekter och utvidga innerstaden. För och nackdelar kan ses med båda. Tydligt är att utformningen har stor påverkan på planeringen i närområdet, vilket gör det angeläget att studera dessa vidare i relation till konsekvenser för pågående och framtida markanvändning. Det är viktigt att på kort sikt inte planera för en stadsstruktur som låser förutsättningar som inte är önskvärda på längre sikt.

3. Hur fler plankorsningar ger nya förutsättningar för resande och gatuutformning

Att bättre integrera Oscarsleden i stadsstrukturen med fler plankorsningar skapar nya förutsättningar för ledens utformning och för trafiken. För att kunna tillskapa fler plankorsningar kommer hastigheten på sträckan behöva sänkas, antingen i delar eller på hela sträckan. Detta utifrån både trafiksäkerhetsaspekter och upplevelseaspekter så att det blir en gata folk vill nyttja och röra sig längs och tvärs. Sänkta hastigheter minskar även bullerstörningar, vilket möjliggör för en mer flexibel markanvändning i anslutning till leden. Sänkta hastigheter leder troligen även till att trafiken som idag går på leden i någon mån söker nya vägar eller nya sätt att resa, vilket i sin tur ytterligare minskar trafiken och därmed bullerstörningen från leden.

Utifrån stadens mål om hållbart resande, Oscarsledens lägespotential samt konkurrensen om ytan bör fortsatt planering utgå från och verka för att ingen ytterligare biltrafik ska

belasta Oscarsleden och dess närområde, samt att tillkommande resor i området sker till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. På leden ligger idag ett anspråk att köra metrobuss och arbete med en linjenätsutredning för metrobuss pågår. Buss förväntas trafikera en mer integrerad Oscarsled men fortsatt utredning får påvisa behov och nyttor med att köra snabbt just på denna sträcka, samt hur leden kan utformas för att få en acceptabel framkomlighet på sträckan som helhet mellan Kungsten och centralen.

Bebyggelsemiljö och landskap begränsar den omvandlade gatans utbredning. Fortsatt planeringsarbete med en mer integrerad gata behöver beakta en gatusektion med en bredd i storleksordningen kring 40 meter för att tillse anspråk från vistelse, grönstruktur och hållbar mobilitet. Detta innebär att Oscarsleden i framtiden troligen avgränsas till två körfält i vardera riktning och att kollektivtrafik förutsätts kunna hanteras inom dessa totalt fyra körfält, med eventuell omvandling av körfält till busskörfält. Detta mått inrymmer den sektion som redovisas för en stadsboulevard, med referenser till Vasagatan, i *Göteborgs utvidgade innerstad*. Sektionsmåttet kan vidare fungera för alternativa utformningar av leden baserade på samtida forskning, vilket ger en flexibilitet över tid. Ett smalare mått skulle innebära att ambitionen om en boulevard blir svår att genomföra, ens på längre sikt.

Konsekvenser av inriktningen i fortsatt planering

Inriktningen i arbetet för med sig att vissa knäckfrågor behöver besvaras, vilka synliggjorts i förvaltningens bedömning ovan, samt att de för inriktningen motstridiga alternativ inte studeras vidare i arbetet. Förvaltningen behöver arbeta vidare med vad en integrerad gata innebär samt vilka och hur många plankorsningar som krävs för att skapa ett sammanhängande gatunät och en utvidgning av innerstaden. En fortsatt viktig fråga att hantera utifrån omvandlingsanspråk är frågan om väghållarskap och riksintresse för kommunikation E45.

Detta innebär även att alternativet om en fullt utbyggd boulevard, i enlighet med *Göteborgs utvidgade innerstad (GUI)* med ett 30-tal plankorsningar illustrerade utifrån ett 100-årsperspektiv, behöver vägas utifrån de stråk som gör störst nytta utifrån en planeringshorisont om 2050, utblick 2070, i enlighet med översiktsplanen. Att värna möjliga framtida stråk kommer dock vara med som en utgångspunkt för fortsatt arbete.

Genom en mer integrerad gata bibehålls möjligheter om en utveckling i etapper över tid och en flexibilitet genom att inte låsa stadsstrukturen tidigt till en anpassning av en konstruktion under mark. Tunnel som alternativ avses därför inte studeras vidare. Med erfarenheter från pågående arbeten i innerstaden med omvandlingsområden ser förvaltningen att det finns stora risker och komplexitet i genomförande kopplat till konstruktioner under mark. Dessutom behöver planeringen i området ta hänsyn till Lindholmsförbindelsen i tunnel, som utgör en strukturerande förutsättning i området. Tunnelalternativet har under höstens arbete inte påvisat så stora fördelar att dessa överväger en större investeringskostnad och en större riskexponering. Partiella överdäckningar är fortsatt intressanta att undersöka framgent i de lägen där en sådan lösning har stöd i den omgivande topografin, vilket främst är i anslutning till berg.

Bedömningen är att ju fler plankorsningar och lägre hastighet som följer med en inriktning mot en mer integrerad Oscarsled, desto större påverkan på överflyttning av fordonsflöden till andra leder genom innerstaden, bland annat Lundbyleden. En stadsboulevard har konstaterats i referensexempel nationellt och med internationell

utblick kunna hantera i snitt runt 20 000 fordonsflöden per dygn vilket innebär mer än en halvering av dagens trafik här. Större överflyttningar av fordonsflöden mellan nationella och regionala trafikstråk i Göteborg behöver hanteras samlat. Förvaltningen avser att arbeta med det övergripande trafiksystemets roll och funktion, och hur hantering av Oscarsleden påverkar de olika lederna i staden och stadsplanering i anslutning till dessa.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik